

Fs Le nuove coincidenze del ferroviere Moretti

In aprile scade il mandato. Finmeccanica e la tentazione politica
La scommessa sull'estero. Gli ostacoli sul trasporto regionale



DI ALESSANDRA PUATO

Scambi aperti quest'anno sul binario di Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato. Si è insediato nel 2006 con Prodi, è rimasto in sella con Berlusconi, ha evitato attriti con Monti (ora meno, visto l'asse elettorale del premier con Luca di Montezemolo, fondatore della rivale Ntv di Italo). In aprile scadrà il suo mandato, con quello del presidente Lamberto Cardia e di tutto il consiglio Fs. Che farà l'ingegner Moretti, il ferroviere che viene dalla Cgil e vede proprio nella Cgil il maggiore oppositore? È eleggibile per la terza volta e le Ferrovie dicono che sta bene dove sta, ma non è un mistero che l'uomo sia di grandi ambizioni.

Lo scoglio Camusso

Lo sbocco ventilato di ministro tecnico nell'eventuale governo Bersani, Pd, è giudicato dagli osservatori poco probabile: Moretti dovrebbe superare proprio lo scoglio del sindacato di Susanna Camusso. In più sconta l'handicap del processo Viareggio, dov'è indagato, e l'opposizione delle associazioni dei consumatori. Resta l'ingresso in un'altra azienda pubblica, magari quotata. Ma quale? Si è parlato di Finmeccanica, ma l'amministratore delegato Giuseppe Orsi sembra rimanere, per ora, al suo posto, e la complessità è diversa da Fs. Di certo, se Moretti se ne andasse, si porrebbe per il nuovo governo il problema della sua sostituzione

(che i rumors danno interna, per esempio Michele Mario Elia, amministratore delegato Rfi).

Tirate le somme, è insomma probabile che l'ingegnere vada verso la riconferma. Ma avrà un anno difficile da affrontare, malgrado i successi dell'alta velocità — oggi inaugura a Torino la stazione per il Frecciarossa di Porta Susa — e di bilancio.

Dal 2005 al 2011, nota Vincenzo Perrone, ordinario di Organizzazione aziendale all'Università Bocconi, commentando elaborazioni di Leanus, piattaforma di analisi dei bilanci, i ricavi da vendite e prestazioni di Fs sono saliti da 5,2 a 7,5 miliardi e il gruppo è passato da una perdita netta di 472 milioni a un guadagno di 272 milioni (285 contando il risultato netto di terzi). Ma sono cresciuti pure, da 4,6 a 6,5 miliardi, i debiti netti, intesi come i finanziamenti dalle banche più la liquidità (scesi però negli ultimi due anni). Ora l'azienda prevede di chiudere in utile anche il 2012, anzi, un po' meglio dell'anno prima (la sola abolizione dei treni notturni ha portato a minori perdite per circa 80 milioni). Ma dovrà fare i conti con due grandi problemi nel 2013: il trasporto regionale e il traffico merci.

Il regionale — che incide quasi per il 40% sul fatturato e assorbe i due terzi degli stanziamenti pubblici, cioè 2,3 miliardi su 3,865 stima Onlit, l'Osservatorio liberalizzazione trasporti — è la grana maggiore, come dimostra il caso lombardo (c'è una class action di Altroconsumo contro Trenord, la joint ven-

ture Fs-Ferrovie Nord Milano).

Il problema si può riassumere così: lo Stato trasferisce meno soldi alle regioni; che destinano meno soldi ai treni, dunque a Fs; che quindi riduce treni (o non li sostituisce) e servizi malgrado l'aumento della domanda, dettato dalla crisi. Entro fine gennaio va approvato il decreto di ripartizione delle risorse pubbliche per il trasporto pubblico regionale, nella legge di stabilità. Quanto andrà ai treni? Quanto alla gomma? «Stimiamo un taglio del 10% agli stanziamenti e conseguente riduzione dei treni locali», dice Alessandro Rocchi, segretario nazionale Filtr Cgil. Nell'attesa, Ferrovie — che sul servizio regionale ha crediti non pagati con regioni e Stato per 1,4 miliardi — deve capire che fare.

Una strada è proprio l'espansione su gomma, vedasi la gara appena vinta sull'Ataf a Firenze e quella, alla quale Fs ha partecipato al ribasso, sul Gtt, il Gruppo torinese trasporti. L'altra è studiare accordi anche societari con le regioni, sul modello della lombarda Trenord: in testa con l'Emilia Romagna, prima regione dove il servizio locale doveva andare a gara (mai partita). In più resta ovviamente l'opzione di aumentare i prezzi dei biglietti. «La Lombardia dimostra che senza gare il trasporto locale è a rischio e il modello delle fusioni con Fs non funziona — dice Dario Balotta, presidente Onlit —. Dal 2001 al 2010 i contributi pubblici in questa regione sono aumentati del 61%, ma l'offerta di treni solo del 30%. E le tariffe so-

no salite del 51%, con un'inflazione al 21%». Più del doppio.

Il rischio esuberi

Quanto al trasporto merci, poco da fare, perde: -4,8% nel primo semestre 2012, dice Confeetra, -3% nel 2012 sul 2011 stima con ottimismo Fs. Ci si aspetta il peggioramento e i sindacati parlano di 1.200 posti a rischio nel

merci Fs, contro i 500 di luglio.

Morale: il core business dell'Fs morettiana resta l'alta velocità, dove il gruppo continua ad avere dieci volte i treni (200 Frece al giorno) della rivale Ntv e ha aumentato il traffico del 10% sul 2011 (anche per il crollo dell'aereo). Ma basta questo, per un'azienda dove quasi metà del fatturato (3,5 miliardi nel 2011, tolta l'Iva, su 8,265) sono soldi pubblici, e sono pubblici pure gli investimenti sui binari (2,9 miliardi a Rfi nel 2010)?

L'analisi del bilancio Fs 2011 di Leanus (vedi grafico) mostra i punti deboli: «non adeguata» la redditività dalle vendite né la copertura delle immobilizzazioni, «da monitorare» l'impegno finanziario a breve. Semaforo rosso sull'equilibrio finanziario. «È un'azienda molto migliorata, s'intende, ma dal 2005 l'indebitamento verso le banche è cresciuto da 6,1 a quasi 7 miliardi, la liquidità scesa da 1,5 miliardi a 415 milioni», nota Perrone della Bocconi. Moretti si consola con l'estero, che copre ormai il 10% del suo giro d'affari (era il 4% due anni fa). L'ultima gara vinta? In dicembre, nella Bassa Sassonia. Treni regionali.

I contributi

2,3

miliardi di euro

Il contributo pubblico 2011 a Trenitalia (gruppo Fs) per i treni regionali (contratti di servizio con le regioni)

250

miliardi di euro

Il contributo per il servizio universale passeggeri lunga distanza Trenitalia

112

miliardi di euro

Il contributo per il servizio universale merci Trenitalia

1,2

miliardi di euro

Il contributo pubblico 2011 a Rfi (gruppo Fs)

3,862

miliardi di euro

I contributi pubblici totali al gruppo Fs nel 2011

La pagella

L'analisi del bilancio Ferrovie dello Stato 2011 di Leanus, Lean Finance per i professionisti d'impresa

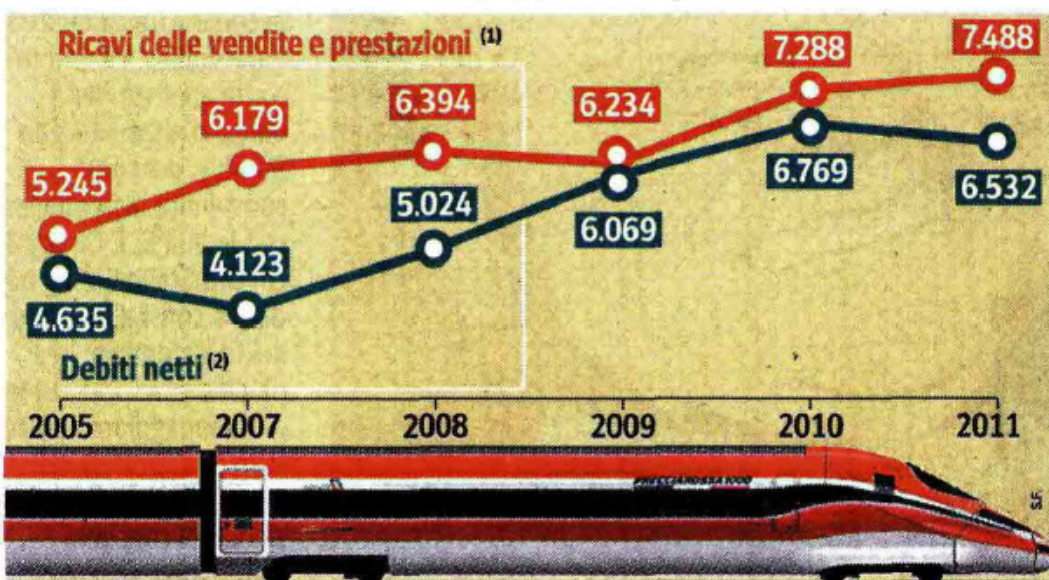
EQUILIBRIO ECONOMICO	Crescita ricavi sul 2010	+2,74%	Stabile
	Marginalità operativa (Ebitda) sul fatturato	3,65%	Discreta
	Margine operativo netto sul fatturato	-11,58%	Non adeguata
EQUILIBRIO PATRIMONIALE	Indice di copertura immobilizzazioni	0,70	Non adeguata
	Indice di indebitamento (1)	0,19	Ottimo
	Turnover (2)	0,17	Negativo
EQUILIBRIO FINANZIARIO	Disponibilità di cassa sul fatturato	5,54%	Adeguate ai ricavi
	Capacità di generare cassa operativa (3)	3,75%	Insufficiente
	Impegno finanziario a breve in giorni (4)	195	Da monitorare



- 1) Debiti su equity;
2) indice di rotazione del fatturato sul capitale investito netto;
3) rapporto fra cash flow operativo e ricavi;
4) crediti verso i clienti su ricavi per 360 giorni più rimanenze di magazzino su ricavi per 360 giorni

Il peso delle banche

Andamento di debiti e ricavi nel gruppo Fs, dati in milioni di euro



1) Esclude la voce "Altri proventi": comprensivo di questa, il totale ricavi 2011 consolidato del Gruppo Fs è di 8,265 miliardi; 2) finanziamenti da banche più liquidità

Fonte: bilanci, Leanus-Lean Finance per i professionisti d'impresa (www.leanus.it)



Scelte Mauro Moretti, amministratore delegato di Fs. Nominato nel 2006, sarebbe al terzo mandato